DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W BYDGOSZCZY

Bydgoszcz, dnia 27 lipca 1967 r. **Nr 9**

TREŚĆ:

Poz.:

ZARZĄDZENIA:

54

Zarządzenie
Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy
z dnia 5 maja 1967 r.
w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych

Na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182), § 5 ust. 3, § 15 ust. 7, § 29 ust. 8, § 30 ust. 9, § 31 ust. 6, § 40 ust. 13, § 42 ust. 7 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (MP. Nr 14, poz. 71), oraz § 3 pkt. 3 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania inspektoratów zeglugi śródlądowej (M.P. Nr 7, poz. 37) zarządza się co następuje:

Zasięg terytorialny

§ 1.

Przepisom niniejszego zarządzenia podlegają następujące drogi wodne:

1) rzeka Brda skanalizowana od Czyżkówka do Brdyujścia,
2) rzeka Brda spławna wraz z pojezierzem Chojnickim,
3) Kanał Bydgoski,
4) rzeka Noteć Dolna od Nakło Wschód do Santoku,
5) rzeka Noteć Górna od jeziora Gopło do ujścia do Kanału Bydgoskiego wraz z Kanałem Górnonoteckim,
6) kanał Warta — Gopło wraz z jeziorem Gopło i innymi,
7) Kanał Bronisławski z jeziorami,
8) Kanał Folusza z jeziorami,
9) rzeka Warta od Działoszyna do Santoku,
10) rzeka Gwda od Piły do ujścia do Noteci,
11) rzeka Drawa od mostu Kamienna do ujścia do Noteci.
12) Stary Kanał Bydgoski.

Dopuszczalne wymiary statków i tratw.

§ 2.

Do ruchu będą dopuszczone statki i tratwy o następujących wymiarach:

Pkt.	Droga wodna	statki		tratwy	
		długość m	szerokość m	długość m	szerokość m
1	2	3	4	5	6
1)	rzeka Brda od Czyżkówka do Brdyujścia,	57	9,2	100	4,50
2)	Kanał Bydgoski,	57	9,2	100	4,50
3)	rzeka Noteć Dolna od Nakło Wschód do Santoku,	57	9,2	100	4,50
4)	rzeka Noteć Górna od jez. Gopło do ujścia do Kanału Bydgoskiego wraz z Kanałem Górnonoteckim	42	4,88	80	4,50
5)	kanał Warta — Gopło wraz z jeziorem Gopło i innymi,	57	9	100	4,50
6)	Kanał Bronisławski z jeziorami,	42	4.88	80	4,50
7)	Kanał Folusza z jeziorami,	42	4,88	80	4,50
8)	rzeka Warta od ujścia Noteci do dolnej granicy Poznania,	57	9	90	10,00
9)	rzeka Warta od dolnej granicy Poznania do Lubonia,	57	9	60	5,00
10)	rzeka Warta od Lubonia do Konina,	57	8	90	10,00
11)	rzeka Warta od Konina do Sieradza,	—	—	50	4,50
12)	rzeka Gwda od Piły do ujścia, do Noteci,	—	—	50	4,50
13)	rzeka Drawa od mostu Kamienna do ujścia rzeki Płocicznej,	—	—	50	4,50

1	2	3	4	5	6
14)	rzeka Drawa od ujścia rzeki Płocicznej do ujścia do Noteci,	40	4,50	50	4,50
15)	Stary Kanał Bydgoski (obecnie nieczynny dla żeglugi i służy tylko do odprowadzenia nadmiernej ilości wody),				
16)	rzeka Brda spławna z pojez. Chojnickim.	—	—	50	4,50

Zestawienie pociągów holowniczych i zestawów pchanych.

§ 3.

1. Pociągi holownicze nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

Pkt.	Droga wodna	Długość łącznie z holownikiem m	szerokość m	Skład pociągów
1	2	3	4	5
1)	Rzeka Brda, Kanał Bydgoski i rzeka Noteć Dolna do Santoku.			
	1) Dla pociągów płynących w dół rzeki:			
	a) Kanał Bydgoski i rzeka Brda od Czyżkówka do Brdyujścia,	400	9,2	holownik + barki w pasie pojedyńczym lub próżne w 2 członach (kanałówki).
	b) rzeka Noteć Dolna od Nakło Wschód do Santoku,	400	9,2	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	2) Dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki:			
	a) rzeka Brda od Brdyujścia do Czyżkówka, Kanał Bydgoski i rzeka Noteć Dolna od Santoku do Nakło Wschód,	450	9,2	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
2)	Rzeka Noteć Górna od jez. Gopło do ujścia do Kanału Bydgoskiego łącznie z Kanałem Górnonoteckim w obydwu kierunkach,	350	4,88	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
3)	Kanał Warta — Gopło wraz z jez. Gopło i innymi w obydwu kierunkach,	350	9,2	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
4)	Kanał Bronisławski i Folusza łącznie z jeziorami w obydwu kierunkach,	350	4,88	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
5)	Rzeka Warta od Santoku do Konina.			
	A. Dla pociągów holowniczych płynących w dół rzeki.			
	1) przy wodostanie 2 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu:			
	a) na odcinku Konin — Luboń,	350	6,60	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	b) na odcinku Luboń — Santok	400	9,20	holownik + barki załadowane w pasie pojedyńczym lub próżne w pasie podwójnym.
	2) przy wodostanie poniżej 2 m na wodowskazie w Poznaniu:			
	a) na odcinku Konin — Luboń,	300	6,60	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	b) na odcinku Luboń — Santok,	350	9,20	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	B. Dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki.			
	1) przy wodostanie 2 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu:			
	a) na odcinku Santok — Luboń,	450	9,20	holownik + barki załadowane w pasie pojedyńczym lub próżne (kanałówki) w pasie podwójnym.
	b) na odcinku Luboń — Konin,	400	6,60	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	2) przy wodostanie poniżej 2 m na wodowskazie w Poznaniu:			
	a) na odcinku Santok — Luboń,	400	9,20	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	b) na odcinku Santok — Luboń,	350	6,60	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
6)	Rzeka Drawa w obydwu kierunkach,	100	4,50	holownik + barka.

2. Zestawy pchane nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

Pkt.	Droga wodna	długość m	szerokość m	Skład zestawu
1	2	3	4	5
1)	Rzeka Brda od km 0 do 6 w obydwu kierunkach,	92	8,7	pchacz + 2 barki pchane.
2)	Rzeka Brda od km 6 do 14,6 w obydwu kierunkach	57	8,7	pchacz + 1 barka pchana
3)	Kanał Bydgoski i rzeka Noteć Dolna od km 14,6 do 104 w obydwu kierunkach,	92	8,7	pchacz + 2 barki pchane.
4)	rzeka Noteć Dolna od km 104 do 226:			
	a) w dół rzeki	57	8,7	pchacz + 1 barka pchana
	b) w górę rzeki,	92	8,7	pchacz + 2 barki pchane.
5)	rzeka Warta od Santoku do Lubonia:			
	a) w górę rzeki,	92	8,7	pchacz + 2 barki pchane.
	b) w dół rzeki,	57	8,7	pchacz + 1 barka pchana
6)	rzeka Warta od Lubonia do Konina w obydwu kierunkach	50	6,6	

3. Wymiary zestawów pchanych ustalone w powyższej tabeli mogą być również stosowane w czasie żeglugi nocnej.

Szybkość jazdy.

§ 4.

1. Największa szybkość jazdy statków nie może przekraczać:
   1) na rzece Brdzie od km 0 do 9 8 km/godz.
   2) na rzece Brdzie od km 9 do 14,4 6 km/godz.
   3) na Kanale Bydgoskim i rzece Noteci Dolnej od km 14,4 do 226 12 km/godz.
   4) na rzece Noteci Górnej od jeziora Gopło do ujścia do Kanału Bydgoskiego 8 km/godz.
   5) na kanale Warta Gopło wraz z jeziorem Gopło i innymi 10 km/godz.
   6) na Kanale Bronisławskim i Folusza łącznie 8 km/godz.
   7) na rzece Warcie od Santoku do Lubonia 12 km/godz.
   8) na rzece Warcie od Lubonia do Konina 8 km/godz.
   9) na rzece Drawie od ujścia rzeki Płocicznej od ujścia do Noteci 5 km/godz.
2. Ograniczenie szybkości nie obowiązuje statków MO i inspektoratów żeglugi śródlądowej (w uzasadnionych wypadkach).
3. Dla statków sportowych i turystycznych o powierzchni do 20 m² ustala się następujące szybkości:
   1) na rzece Brdzie od km 0—14,8 oraz na rzece Warcie w obrębie m. Poznania km 241,5 do 242,5 20 km/godz.
   2) na pozostałych odcinkach dróg wodnych 35 km/godz.
4. Zabrania się używania motorów bez tłumików.

Wyprzedzanie się statków.

§ 5.

1. Wyprzedzanie się statków, pociągów holowniczych i zestawów pchanych jest wzbronione:
   1) na rzece Warcie w obrębie m. Poznania km 241,5 — 242,5,
   2) na rzece Brdzie w obrębie m. Bydgoszczy km 10,8 — 12,4.

Przejazd pod mostami.

§ 6.

1. Pociągi holownicze winny być rozczepione, a statki przeprowadzone pojedyńczo na rzece Warcie przy przejeździe pod mostem Chwaliszewskim w Poznaniu w górę rzeki, a w dół napuszczane rufą.
2. Zestawy pchane na rzece Warcie przy przejeździe pod mostem Chwaliszewskim w Poznaniu nie mogą przekraczać 57 m długości. Zestawy dłuższe winny być rozczepione.

Ograniczenie żeglugi.

§ 7.

1. Ustala się następujące ograniczenie żeglugi na jeziorach stanowiących szlak żeglowny drogi wodnej Warta — Kanał Bydgoski oraz jeziorze Charzykowskim:
   1) dla kajaków, gdy siła wiatru przekracza 3° w skali Beauforta
   2) dla łodzi otwartych sportowych, turystycznych, rybackich i roboczych o powierzchni do 20 m², gdy siła wiatru przekracza 4° w skali Beauforta,
   3) dla łodzi motorowych z pokładem zamkniętym o powierzchni do 20 m², gdy siła wiatru przekracza 5° w skali Beauforta,
   4) dla wszystkich statków o powierzchni od 20 m² do 100 m², gdy siłą wiatru przekracza 6° w skali Beauforta,

5) dla statków krytych o powierzchni powyżej 100 m^2, gdy siła wiatru przekracza 8^0 w skali Beauforta.

2. Jeżeli siła wiatru przekracza podane w pkt. 1 — 5 stopnie, statki winny przerwać żeglugę i wpłynąć do najbliższego portu lub przystani.

Przejazd statków przez śluzy.

§ 8.

1. Ustala się następujący porządek śluzowania:
   1) w czasie śluzowania załoga statku winna znajdować się na swoich stanowiskach manewrowych celem zachowania bezpieczeństwa,
   2) po wejściu statku do śluzy w Brdyujściu, Bydgoszczy, Osowej Górze, Krzyżu, Lisimogonie i Morzysławiu, kierownik statku winien zgłosić się u sterowniczego lub strażnika śluzy i podać dane dotyczące statku i załogi, które wpisuje się do dziennika ruchu statków,
   3) statki pasażerskie oraz statki przewożące materiały łatwopalne i wybuchowe winny być śluzowane oddzielnie.
   4) wystające poza burty statku przedmioty wyposażenia pokładowego, winny być usunięte przed wpłynięciem statku do śluzy,
   5) w czasie śluzowania statki winny być odpowiednio przycumowane, a odległość pomiędzy burtami statków znajdujących się w komorze śluzowej winna wynosić co najmniej 10 cm,
   6) na statkach żaglowych, żagle winny być opuszczone w odległości co najmniej 100 m przed śluzą.
2. W czasie śluzowania jest wzbronione:
   1) wsiadanie lub wysiadanie pasażerów na statkach pasażerskich,
   2) załadowywanie i wyładowywanie towarów,
   3) dokonywanie naprawy statków, która przedłużyła by postój statku w śluzie,
   4) wysypywanie do wody popiołu, śmieci i innych nieczystości stałych lub płynnych oraz korzystanie z urządzeń sanitarnych (ustępów) na statkach.

Zatrzymywanie się statków i tratw.

§ 9.

1. Zatrzymywanie się statków i tratw na czas dłuższy jest dozwolony w miejscach do tego wyznaczonych znakiem żeglugowym nr 35.
2. Na drogach wodnych wymienionych w § 2 niniejszego zarządzenia pkt. 1, 2, 3, 5, 8, 9 i 10 dopuszczalne jest ustawianie statków tylko w dwóch rzędach obok siebie po jednej stronie szlaku żeglownego. Strona przeciwna winna być wolna.
3. Na drogach wodnych wymienionych w § 2 niniejszego zarządzenia pkt. 4, 6, 7 i 13 dopuszczalne jest ustawianie statków tylko w jednym rzędzie i po jednej stronie szlaku żeglownego.

   Strona przeciwna winna być wolna.
4. Na drogach wodnych wymienionych w § 2 niniejszego zarządzenia pkt. 1, 2, 3, 8 , 9, i 10 dopuszczalne jest ustawianie tratw w dwóch pasach o łącznej szerokości do 10 m obok siebie po jednej stronie szlaku żeglownego. Strona przeciwna winna być wolna.
5. Na drogach wodnych wymienionych w § 2 niniejszego zarządzenia pkt. 4, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14 i 16 dopuszczalne jest ustawianie tratw tylko w jednym pasie o szerokości do 5 m i po jednej stronie szlaku żeglownego, czy spławnego.

   Strona przeciwna winna być wolna.
6. Statków i tratw nie wolno pozostawiać bez opieki w czasie postoju:
   1) poszczególne zajęte obszary wodne na postój tratw winny być oznakowane tablicami z napisem wskazującym właściciela drewna oraz jego adres,
   2) drewno magazynowane na wodzie winno być pod stałą opieką dozorców, którzy powinni przebywać stale na tratwach lub w ich pobliżu. Jeden dozorca może dozorować tratwy na odcinku rzeki nie dłuższym niż 1 km,
   3) statki znajdujące się na placu budowy w czasie wykonywania robót regulacyjnych pogłębiarskich itp., winny być nadzorowane i zabezpieczone w taki sposób, aby nie mogły samowolnie spłynąć na skutek działania wiatru i prądu wody, względnie być uruchomione przez osoby niepowołane.
7. Odpowiedzialność za właściwe zabezpieczenie statków ponosi kierownik placu budowy lub nadzorca wodny, a za zabezpieczenie tratw właściciel spławianego drewna.
8. Postój statków rybackich i sadzy z rybami oraz sprzętu rybackiego jest dozwolony wyłącznie poza linią szlaku żeglownego w miejscach wyznaczonych przez okręgowy zarząd wodny. Szlak żeglowny w miejscu postoju statków i sprzętu rybackiego winien być oznaczony znakiem żeglugowym nr 16a.

Holowanie z brzegu.

§ 10.

1. Ze względu na brak odpowiednich ścieżek holowniczych przy drogach wodnych wymienionych w § 1, holowanie z brzegu jest dozwolone wyłącznie na krótkich odcinkach celem doraźnego przemieszczania obiektów pływających (np. na placach budowy) i tylko tam gdzie istnieje możliwość dogodnego przejścia brzegiem drogi wodnej.

Żegluga nocna.

§ 11.

1. Żegluga nocna może odbywać się na tych drogach wodnych, których przygotowanie do żeglugi nocnej pod względem oznakowania i oświetlenia zostało stwierdzone komisyjnie, przy współudziale właściwego miejscowo okręgowego zarządu wodnego, Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy i Żeglugi Bydgoskiej.

2. Ustala się następujące wymiary i skład pociągów holowniczych obowiązujących w czasie żeglugi nocnej:

Pkt.	Droga wodna	Długość łącznie z holownikiem m	Szerokość m	Skład pociągów
1	2	3	4	5
1)	rzeka Brda, Kanał Bydgoski, rzeka Noteć Dolna od Nakło Wschód do Ujścia:			
	a) dla pociągów holowniczych płynących w dół rzeki,	400	8,7	holownik + barki w pasie pojedyńczym.
	b) dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki,	450	8,7	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	od Ujścia do Santoku:			
	a) dla pociągów holowniczych płynących w dół rzeki,	250	8,7	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	b) dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki,	350	8,7	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
2)	rzeka Warta od Santoku do Lubonia:			
	a) dla pociągów holowniczych płynących w dół rzeki,	250	8,7	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	b) dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki przy stanie wody 2,00 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu,	350	8,7	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
3)	rzeka Warta od Lubonia do Konina:			
	a) dla pociągów holowniczych płynących w dół rzeki przy stanie wody 2 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu,	250	6,6	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
	b) dla pociągów holowniczych płynących w górę rzeki przy stanie wody 2 m i wyżej na wodowskazie w Poznaniu,	300	6,6	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
4)	kanał Warta Gopło wraz z jeziorem Gopło i innymi w obydwu kierunkach,	350	8,7	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
5)	rzeka Noteć Górna od jeziora Gopło do ujścia do Kanału Bydgoskiego w obydwu kierunkach,	350	4,88	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.
6)	Kanał Bronisławski i Folusza w obydwu kierunkach.	350	4,88	holownik + barki załadowane lub próżne w pasie pojedyńczym.

Żegluga w porze zimowej.

§ 12.

1. W razie możliwości uprawiania żeglugi w porze zimowej ustala się następujące oznakowanie szlaku żeglownego:
   1) znaki brzegowe nr 17 i 18 podane w załączniku nr 3, do zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (MP Nr 14, poz. 71),
   2) znaki nurtowe nr 16b jako znaki zastępcze znaków nr 16a, zgodnie z załącznikiem podanym w punkcie 1.
2. Okres oznakowania podanego w ust. 1 pkt. 1 i 2 ustala inspektorat na uzasadniony wniosek przedsiębiorstwa żeglugowego.

Wyposażenie tratw.

§ 13.

1. Tratwy winny posiadać następuące wyposażenie:

a) drygawki i szreki lub inne urządzenia umożliwiające kierowanie i zatrzymywanie tratw. Na każdym pasie o szerokości do 5 m winna się znajdować 1 drygawka na końcu pasa oraz po 1 szreku na przodzie i w środku pasa, a 2 szreki na końcu pasa. Na pasach o większej szerokości niż 5 m należy zwiększyć ilość drygawek do 2 na każdym końcu pasa oraz ilość szreków również do 2 na przedzie i w środku pasa. Poza tym na każdej tratwie winna znajdować się 1 drygawka zapasowa oraz 1 szrek zapasowy.

b) wyposażenie tratw w szreki przy spławie nad rogach wodnych o głębokości powyżej 1,5 m lub tratw holowanych nie jest konieczne lub może być ograniczone do 1 szreka w końcu pasa i w środku.

c) liny stalowe lub liny konopne o dostatecznej mocy (stalowe o średnicy minimum 10 mm, konopna 25 mm) w dwóch odcinkach i co najmniej po 50 m długości.

d) jedną siekierę oraz po jednym bosaku i drągu dla każdego flisaka,

e) drut miękki o średnicy 3 — 5 mm i długości 50 m,

f) klamry budowlane stalowe w ilości co najmnie 4 szt.,

g) gwoździe budowlane różnych wymiarów,

h) kładkę do schodzenia na brzeg o wymiarach 0,5×3,5 m i nośności minimum 150 kg,

i) łódź towarzysząca o nośności wystarczającej do pomieszczenia osób stanowiących załogę tratwy,

j) kolce do butów dla każdego flisaka,

k) kamizelki ratunkowe po 1 sztuce dla każdego członka załogi tratwy,

l) 2 koła ratunkowe z linkami — rzutkami dł. 25 m

ł) apteczkę wyposażoną w środki niezbędne do udzielenia pierwszej pomocy,

m) latarnie białe sztuk 2, i czerwone sztuk 2 o kącie świecenia 360^0,

n) flagę białą szt. 1 i flagi czerwone szt. 2,

o) dzwon, gong lub trąbka do dawania sygnałów.

Przepisy końcowe.

§ 14.

Niezależnie od stosowania przewidzianych niniejszym zarządzeniem składów pociągów holowniczych, zestawów pchanych i tratw, kierownicy tych pociągów, zestawów i tratw obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi, zmniejszyć odpowiednio długość pociągu holowniczego, zestawu pchanego i tratwy jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.

§ 15.

Winni przekroczenia przepisów niniejszego zarządzenia karani będą mandatami lub pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej, na podstawie art. 15 i 16 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182).

§ 16.

Tracą moc obowiązującą:

1. ogłoszenie Rejonu Dróg wodnych w Poznaniu z dnia 9 września 1952 r. w sprawie rejestracji obiektów pływających (Dz. Urz. WRN w Poznaniu Nr 17, poz. 104),
2. zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu z dnia 15 marca 1953 r. w sprawie śluzowania statków na drodze wodnej Wisła — Odra, kanał Warta — Gopło i kanale Górno — Noteckim (Dz. U. Nr 9 WRN w Bydgoszczy, poz. 37),
3. zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu z dnia 15 marca 1954 r. Nr TZ-071/54 w sprawie szczegółowych postanowień dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych podległych ZODW w Poznaniu (nie publikowane),
4. zarządzenie nr 1 Rejonu Dróg Wodnych w Bydgoszczy z dnia 15 stycznia 1960 r. w sprawie uprawiania sportów wodnych na drogach wodnych śródlądowych (Dz. Urz. Nr 1 WRN w Bydgoszczy, poz. 2),
5. ogłoszenie Dyrekcji Okręgowej Dróg Wodnych w Gdańsku z dnia 23 maja 1950 r. o doraźnych mandatach karnych za przekroczenia żeglugowe L-Ż-A/1-3/50 Pomorski Dziennik Wojewódzki Nr 13, poz. 234).

§ 17.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
Kazimierz Rozwadowski

55

Zarządzenie
Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku
dnia 27 maja 1967 r.

w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie § 5 ust. 3, § 29 ust. 8, § 30 ust. 9, § 31 ust. 6, § 40 ust. 13 i § 42 ust. 7 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 14, poz. 71) w związku z § 3 pkt. 4 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania inspektoratów żeglugi śródlądowej (Monitor Polski Nr 7, poz. 37) zarządza się, co następuje:

Zasięg terytorialny.

§ 1.

Przepisy niniejszego zarządzenia obowiązują na następujących śródlądowych drogach wodnych:

1) rzeka Wisła — od km 719,9 do ujścia do morza,
2) rzeka Drwęca — od jeziora Drwęckiego do ujścia do rzeki Wisły, wraz z pojezierzem Brodnickim,
3) rzeka Wda (Czarna Woda) — od jeziora Wdzydzkiego do ujścia do rzeki Wisły,
4) rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła) — od Przegaliny do wschodniej krawędzi mostu kolejowego w Gdańsku (km. 18,2),
5) rzeka Nogat — od rzeki Wisły (km. 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
6) rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa) — od rzeki Wisły (km. 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
7) rzeka Wisła Królewiecka — od rzeki Wisły Elbląskiej (Szkarpawy — km. 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
8) rzeka Święta Tuga — od Nowego Stawu do ujścia do rzeki Wisły Elbląskiej (Szkarpawy),
9) rzeka Elbląg — od jeziora Drużno do ujścia do Zalewu Wiślanego,
10) rzeka Dzierzgoń — od mostu drogowego w Bągarcie do jeziora Drużno,
11) rzeka Fiszówka — od miejscowości Szopy do ujścia do rzeki Elbląg,
12) rzeka Tyna — od miejscowości Jasionno do ujścia do rzeki Elbląg,
13) rzeka Słupia — od ujścia rzeki Kamienicy (Kamiennej) do południowej krawędzi mostu kolejowego w Ustce,
14) rzeka Pasłęka — od Braniewa do ujścia do Zalewu Wiślanego,
15) kanał Pasłęka — od połączenia z rzeką Pasłęką (km. 0) do ujścia do Zalewu Wiślanego,
16) kanał Elbląski (Jagielloński),
17) systemat Jeziór Warmińskich obejmujący połączone jeziora, rzeki i kanały od Ostródy do jeziora Drużno,
18) jezioro Drużno — od początku rzeki Elbląg do ujścia kanału Warmińskiego i ujścia rzeki Dzierzgoń.

Wymiary pociągów holowniczych i zestawów pchanych.

§ 2.

1. Pociągi holownicze i zestawy pchane nie mogą przekraczać następujących wymiarów:

L.p.	Drogi wodne	Długość i szerokość pociągów holowniczych w metrach	Skład pociągów holowniczych (podany orientacyjnie) w metrach	Długość zestawów pchanych w metrach
1	2	3	4	5
1.	Rzeka Wisła od km 719,9 do morza:			
	1) jazda w dół rzeki:			
	a) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu powyżej 2,5 m	300×25	holownik i barki do pięciu w członie	100
	b) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu poniżej 2,5 m	250×20	holownik i barki do pięciu w członie	100*)
	2) jazda w górę rzeki:			
	a) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu powyżej 2,5 m	600×16	holownik i barki załadowane w pasie pojedyńczym albo puste po dwie w członach	150
	b) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu poniżej 2,5 m	450×16	„ „	100

1	2	3	4	5
2.	Rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła)	450×16	holownik i barki załadowane w pasie pojedyńczym albo puste po dwie w członach	150
3.	Rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa): 1) barki załadowane 2) barki puste	 500×12 300×12	 holownik i barki w pasie pojedyńczym	 150 100
4.	Rzeka Wisła Królewiecka	200×12	„ „	60
5.	Rzeka Święta Tuga 1) od Nowego Stawu do Nowego Dworu 2) Od Nowego Dworu do rzeki Szkarpawy	 90×5 200×7	 „ „ „ „	 — 60
6.	Rzeka Nogat	200×16	holownik i barki po dwie w członie	100
7.	Rzeka Elbląża	210×10	holownik i barki w pasie pojedyńczym	100
8.	Kanał Elbląski (Jagielloński)	150×9	„ „	100
9.	Kanały systematu Warmińskiego	100×3,3	„ „	—
10.	Szlak żeglowny jeziora Drużno	200×10	„ „	100
11.	Rzeka Dzierzgoń	150×9	„ „	60
12.	Rzeka Fiszówka	150×9	„ „	—
13.	Rzeka Pasłęka	150×9	„ „	—
14.	Rzeka Drwęca — od Lubicza do ujścia do rzeki Wisły — tylko w górę rzeki (w dół samospławem).	50×3,5	holownik i jedna barka	—

*) Kierownicy zestawów pchanych winni zwracać szczególną uwagę na rozdzielanie zestawów w miejscach tego wymagających.

2. Niezależnie od stosowania określonych niniejszym zarządzeniem wymiarów i składów pociągów holowniczych, zestawów pchanych i tratw, kierownicy tych pociągów, zestawów i tratw obowiązani są w warunkach uciążliwych dla żeglugi zmniejszyć odpowiednio pociągi holownicze, zestawy pchane i tratwy, jeżeli jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa żeglugi.

Szybkość jazdy.

§ 3.

1. Na rzece Wiśle od km 719,9 do ujścia do morza, na rzece Wiśle Gdańskiej oraz na otwartych Jeziorach Systematu Warmińskiego nie ogranicza się szybkości jazdy statków.
2. Na podanych niżej odcinkach śródlądowych dróg wodnych szybkość jazdy statków nie może przekroczyć:

1) na rzece Wiśle Elbląskiej (Szkarpawie) — 15 km/g
2) na rzece Nogat — od km 0 do km 8 — 10 km/g
3) na rzece Nogat — od km 8 do ujścia do Zalewu Wiślanego — 16 km/g
4) na rzece Wiśle Królewieckiej — 13 km/g
5) na rzece Fiszówce — 8 km/g
6) na rzece Święta Tuga — od Nowego Stawu do Nowego Dworu — 7 km/g
7) na rzece Święta Tuga — od Nowego Dworu do ujścia rzeki Wisły Elbląskiej (Szkarpawy) — 10 km/g
8) na rzece Pasłęce — 10 km/g
9) na rzece Dzierzgoń — 8 km/g
10) na Kanałach Systematu Warmińskiego — 8 km/g
11) na kanale Elbląskim — 10 km/g
12) na jeziorze Drużno — 17 km/g

3. Niezależnie od ograniczenia szybkości jazdy statków, o którym mowa w ust. 2, obowiązuje nakaz ograniczenia szybkości w miejscach oznakowanych znakami Nr 20 i Nr 24 oraz w innych miejscach tego wymagających w takim stopniu, aby wytwarzana fala nie stanowiła niebezpieczeństwa dla statków, budowli i urządzeń wodnych.

Porządek śluzowania.

§ 4.

W czasie przejazdu statków przez śluzy i pochylnie obowiązują zasady określone przepisami § 30 ust. 1 do 8 i 10 do 13 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr 14, poz. 71), a ponadto na statkach w czasie przechodzenia przez śluzy i pochylnie załoga powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych.

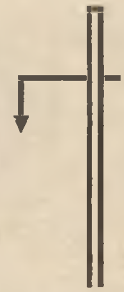
Zasady ruchu na uciążliwych odcinkach śródlądowych dróg wodnych.

§ 5.

1. Dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi w kanale śluzy przeciwpowodziowej w Pleniewie na rzece Wiśle Gdańskiej (Martwej Wiśle) ustala się specjalne oznakowanie w postaci semafora — wystawionego na wysokim maszcie — w formie strzałki wskazującej nakaz zatrzymania się lub dozwolony ruch w doł, względnie w górę rzeki.
2. Każdy statek zbliżający się do Pleniewa winien w odpowiedniej odległości nadać sygnał dźwiękowy — dwa długie dźwięki — po czym, w zależności od ustawienia strzałki semafora, statek może kontynuować dalszą drogę, względnie winien zatrzymać się do czasu wyjścia innego statku z kanału.
3. Ustawienie strzałki semafora nakazujące statkom zatrzymanie się bądź jazdę w górę lub w dół rzeki przedstawia się następująco:



1) nakaz zatrzymania się



2) droga otwarta dla jazdy w dół rzeki



3) droga otwarta dla jazdy w górę rzeki

4. Na Kanałach Systematu Warmińskiego zabrania się wyprzedzania i wymijania statków pasażerskich typu „Kormoran” będących w ruchu. W tym celu statki idące do Ostródy winny ustępować z drogi statkom zdążającym do Elbląga — zatrzymując się przy brzegu do czasu ich przejścia.

Żegluga nocna.

§ 6.

1. Żegluga nocna może się odbywać pod warunkiem oświetlenia szlaku żeglownego.

2. Żeglugę nocną mogą uprawiać statki z własnym napędem mechanicznym — płynące pojedyńczo, pociągi holownicze i zestawy pchane — z ograniczeniami przewidzianymi w ust. 3.

3. Maksymalną wielkość oraz skład pociągów holowniczych i zestawów pchanych na drogach wodnych, na których dopuszcza się żeglugę nocną, ustala się jak następuje:

L.p.	Drogi wodne	Długość i szerokość pociągów holowniczych w metrach	Skład pociągów holowniczych — w metrach — podany orientacyjnie	Długość zestawów pchanych
1	2	3	4	5
1.	Rzeka Wisła od km 719,9 do morza:			
	1) jazdę w dół rzeki dopuszcza się bez względu na stan wody tylko dla zestawów pchanych	—	—	60
	2) jazda w górę rzeki:			
	a) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu powyżej 2,5 m,	400×16	holownik i barki załadowane w pasie pojedyńczym albo puste po dwie w członie	100
	b) przy stanie wody na wodowskazie w Toruniu poniżej 2,5 m	300×16	„ „	60
2.	Rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła)	450×16	„ „	100
3.	Rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa):			
	1) barki załadowane	300×10	holownik i barki w pasie pojedyńczym	100
	2) barki puste	200×10	„ „	60
4.	Rzeka Nogat	150×10	holownik i barki w pasie pojedyńczym	100
5.	Rzeka Elblążka	150×10	„ „	100
6.	Kanał Elbląski	100×10	„ „	100

Tratwy.

§ 7.

1. Tratwy zatrzymujące się na postój nie mogą tarasować szlaku żeglownego. W tym celu należy ustawiać je poza szlakiem żeglownym w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

   Na wodach skanalizowanych tratwy powinny być ustawione w pasach — przy jednym brzegu — o szerokości nie przekraczającej 1/3 szerokości szlaku żeglownego.

2. Poszczególne obszary wód zajęte stojącymi tratwami winny być oznakowane tablicami z napisem wskazującym właściciela tratw oraz jego adres.

3. Tratwy stojące na wodzie winny znajdować się pod stałą opieką. Dozorcy winni przebywać na powierzonych im tratwach albo w ich pobliżu.

   Właściciel tratw zobowiązany jest zaopatrzyć dozorców w potrzebny sprzęt — jak liny, łodzie itp. (ust. 5).

   Jeden dozorca może dozorować tratwy na długości do 1 kilometra.

4. Dopuszczalne (maksymalne) wymiary tratw, tafli (tablic) i pęczków ustala się jak następuje:

1) Wymiary tratw:

L.p.	Drogi wodne	Długość w metrach	Szerokość w metrach
1.	Rzeka Wisła	bez ograniczenia	holowane — 30 spławiane — 20
2.	Rzeka Wisła Gdańska (Martwa Wisła): 1) powyżej Pleniewa 2) poniżej Pleniewa	 300 200	 25 przy przejściu przez wrota przeciwpowodziowe w Pleniewie — 12
3.	Rzeka Wisła Elbląska (Szkarpawa)	100	16 (w śluzie 12)
4.	Rzeka Wisła Królewiecka	100	16 (w mostach 7)
5.	Rzeka Nogat: 1) powyżej km 4 2) poniżej km 4	 100 200	 16 (w śluzie 8) 16 (w śluzie 8)
6.	Rzeka Święta Tuga 1) od Nowego Stawu do Nowego Dworu 2) od Nowego Dworu do Wisły Elbląskiej (Szkarpawy)	 90 100	 4 7
7.	Kanał Elbląski (Jagielloński)	75	8
8.	Rzeka Elblążka	100	10
9.	Rzeka Fiszówka	120	2,50
10.	Rzeka Dzierzgoń	100	2,50
11.	Szlak żeglowny na jeziorze Drużno	100	5
12.	Systemat Warmiński	100	na jeziorach — 5 na pozostałych odcinkach 2,50
13.	Rzeka Pasłęka	120	2,50
14.	Rzeka Słupia	75	2,50

L.p.	Droga wodna	Długość	Szerokość w metrach
15.	Rzeka Drwęca	100	5
16.	Rzeka Wda (Czarna Woda)*)	100	5
17.	Rzeka Tyna	75	2,50

*) tylko na odcinkach między urządzeniami piętrzącymi.

2) Wymiary tafli (tablic) i pęczków:
Długość tafli (tablic) nie powinna przekraczać 30 metrów (bieżących). Szerokość tafli i pasów powinna być taka, aby zapewniała swobodne i bezpieczne przejście przez otwory mostów i śluz drogi wodnej, na której spław się odbywa.

Wymiary tratw transportowanych drogami wodnymi w postaci pęczków nie mogą przekraczać dopuszczalnych wymiarów tafli (tablic), a ponadto zanurzenie pęczków nie powinno przekraczać 1 metra.

5. Tratwy powinny posiadać następuące wyposażenie:

1) drygawki i szreki w ilości umożliwiającej kierowanie i zatrzymywanie tratw,
2) dzwon, gong lub trąbkę do dawania sygnałów,
3) jedną flagę białą i dwie flagi czerwone,
4) dwie latarnie białe i dwie czerwone o kącie świecenia 360^0,
5) dwie liny stalowe lub konopne o dostatecznej mocy (stalowa o średnicy minimum 10 mm, konopna — 25 mm) i o długości co najmniej po 50 metrów,
6) jedną siekierę oraz po jednym bosaku i drągu dla każdego flisaka,
7) drut miękki o średnicy 3 — 5 mm i długości 50 metrów,
8) klamry budowlane stalowe,
9) gwoździe budowlane różnych wymiarów,
10) łódz towarzyszącą o nośności wystarczającej do pomieszczenia załogi tratwy,
11) kładkę do schodzenia na brzeg o wymiarach 0,5 × 3,5 metra i nośności minimum 150 kilogramów,
12) kolce na buty dla każdego członka załogi tratwy,
13) kamizelki ratunkowe dla każdego członka załogi tratwy,
14) dwa koła ratunkowe z linkami (rzutkami) o długości 25 metrów,
15) apteczkę wyposażoną w środki niezbędne do udzielenia pierwszej pomocy.

Postanowienia końcowe.

§ 8.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego zarządzenia będą karane w myśl art. 15 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (jednolity tekst w Dz. U. z 1952 r. Nr 16, poz. 182; zm. w Dz. U. z 1960 r. Nr 29, poz. 163).

§ 9.

Traci moc zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu z dnia 15 marca 1954 r. Nr TZ-071/54 w sprawie szczegółowych postanowień dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

§ 10.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Kierownik Inspektoratu
Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku
M. Szyc

PRENUMERATA „Dziennika Urzędowego" Wojewódzkiej Rady Narodowej w Bydgoszczy wynosi rocznie 18,— zł, półrocznie 10,— zł. Cena pojedyńczego egzemplarza od 4-ch stron druku 0,90 zł. Przy większej ilości o 0,30 zł więcej od każdej drukowanej strony.
CENY OGŁOSZEŃ o zagubionych dokumentach: ryczałt 10,50 zł od jednego dokumentu, po 1,50 zł od każdego dalszego dokumentu, konkursy i przetargi 1,80 zł za wiersz jednoszpaltowy. Ogłoszenia handlowe i bilansowe oraz inne 2,70 zł za wiersz mm 1 szpaltowy.
Za układ tabelaryczny dolicza się 100 procent.
Dziennik Urzędowy Woj. Rady Narodowej w Bydgoszczy.
Konto Bankowe: Narodowy Bank Polski III Oddział Miejski w Bydgoszczy nr 205-94/2-78
Cena zł 3,30

Odbiorca:

Druk. Chełmno 863 7 67 2.200